Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Toekomstperspectief bediening

Een leidraad voor de gezamenlijk uitwerking van voorstellen
Voor een robuust bediend vaarwegennet

1 november 2015

Inleiding.

De bediening van sluizen en bruggen vormt een belangrijke schakel in de totale keten om het vaarwegennet in Nederland beschikbaar te hebben en houden.
Naar aanleiding van de bezuinigingen en de bestuurlijke overleggen eind 2013 over het MIRT, heeft de minister van Infrastructuur en Milieu toegezegd om samen met de regio te zullen werken aan een vergezicht op een robuust bediend vaarwegennet.
Dit vergezicht heeft vorm gekregen in het "Toekomstperspectief bediening van sluizen en bruggen", dat is opgesteld aan de hand van bijdragen uit de regio's , gevoerde (bestuurlijke) overleggen met betrokken partijen en gemaakte bestuurlijke afspraken voor de komende jaren met sommige regio's over het bedienniveau in die regio's.

Dit toekomstperspectief gaat in op oplossingsrichtingen, uitgangspunten en verschillende opties voor mogelijkheden van nadere samenwerking. Het vormt daarmee de leidraad voor de verdere gezamenlijke uitwerking en invulling van voorstellen en initiatieven van het Rijk, andere vaarwegbeheerders, medeoverheden, de regio's, de binnenvaartsector en het verladend en vervoerend bedrijfsleven. Dit om ook in de toekomst een robuust bediend vaarwegennet te kunnen bieden, zodat op een effectieve en efficiënte wijze gebruik gemaakt kan (blijven) worden van het vaarwegennet.

Dit Toekomstperspectief staat niet op zich, maar vormt onderdeel van de ingezette koers bij het Rijk om te komen tot een meer samenhangende dienstverlening per vaarwegcorridor.
Meer vraaggestuurde bediening van sluizen en bruggen, risicogerichte inzet van vaartuigen en meer verkeersbegeleiding op maat, zoals verbeterde trajectgerichte informatievoorziening voor de beroeps- en recreatievaart, vormen belangrijke elementen van de beoogde samenhangende dienstverlening.

Het eerste deel van dit Toekomstperspectief geeft het economische en logistiek belang van het vervoer over water weer. Corridorgerichte bediening van sluizen en bruggen en de begeleiding van het scheepvaartverkeer, meer samenwerking en denken vanuit logistieke processen vormen belangrijke uitgangspunten voor de verdere ontwikkelingen voor het vervoer over water.
Vervolgens wordt een globaal beeld geschetst van de huidige en toekomstige situatie van de bediening van de sluizen en bruggen (en stuwen) op de hoofdtransportassen, het hoofdvaarwegennet en de overige vaarwegen, gevolgd door een aantal uitgangspunten voor de verder uitwerking en invulling van verschillende opties en toekomstige mogelijkheden.
Aan het eind van deze leidraad is een overzicht per regio opgenomen, met daarbij een globaal kaartbeeld, alsmede een overzicht van de bediensituatie van de sluizen en bruggen per januari 2015.

Vervoer over water is van vitaal belang voor Nederland.

Nederland is een knooppunt van internationaal vervoer over water. Het is van economisch en logistiek belang deze positie vast te houden en verder uit te bouwen. Een ambitie en koers die ook door de zogenoemde Topsector Logistiek van harte ondersteund wordt.
De Nederlandse logistieke positie berust op de omvang en gevarieerdheid van de zeehavens en een robuust vaarwegennet, dat aansluiting geeft op zowel de Nederlandse binnenhavens als het internationale vaarwegennetwerk, voldoende capaciteit heeft en in goede staat van onderhoud verkeert. Naast het transport van goederen heeft het vaarwegennet ook een rol voor het personenvervoer en de recreatievaart. De verscheidenheid in vaarweggebruikers, de variëteit in herkomst en bestemmingen en de tijdstippen dat ze van de vaarwegen gebruik (willen) maken, hebben ook gevolgen voor de bediening van de sluizen en bruggen. Zo vindt het goederenvervoer zowel overdag als 's nachts plaats, het personenvervoer vooral overdag en is de recreatievaart sterk seizoensgebonden. Daarnaast houden al deze vervoersstromen geen rekening met beheergrenzen van de verschillende overheden en vaarwegbeheerders.
Voor het goederenvervoer over water is het denken in logistieke ketens, samenwerking tussen alle actoren in de logistieke keten en het werken aan een corridorgerichte benadering bij de bediening en de begeleiding van het scheepvaartverkeer dan ook noodzakelijk om ook in de toekomst betrouwbare reistijden, goede bereikbaarheid en een hoge graad van veiligheid te kunnen blijven garanderen. Dit is temeer van belang gelet op de verwachte (internationale) vervoersgroei als gevolg van bijvoorbeeld de realisatie van de Tweede Maasvlakte, de aanleg van de nieuwe Zeesluis bij IJmuiden en de ontwikkelingen op de corridor Gent- Terneuzen en de TEN-T corridors. Ook regionale ontwikkelingen en ambities zullen leiden tot meer en gewijzigde vervoersstromen. Het gaat daarbij zowel om de verdere ontwikkeling van binnenhavens en overslagterminals, als om de beoogde logistieke samenwerking tussen vervoerders en verladers en de bundeling van vervoersstromen van verschillende verladers.
Voor het beroeps personenvervoer en de recreatievaart is van belang, dat slimme combinaties gemaakt worden met de belangen van het goederenvervoer over water en waar dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk ingespeeld wordt op de wensen van de recreatievaart en het beroepspersonenvervoer en waar mogelijk en nodig maatwerk in de bediening en begeleiding geboden wordt.

Nederland beschikt over een uitgebreid en toekomst gericht vaarwegennet.

Nederland heeft een sterke logistieke positie omdat het over een uitgebreid stelsel van vaarwegen beschikt, dat zowel verbindingen biedt met de nationale als internationaal belangrijke regio's.
De meest intensief gebruikte vaarwegcorridors voor het goederenvervoer vormen de zogenoemde hoofdtransportassen. Deze hoofdtransportassen verbinden de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam met zowel Duitsland als met Antwerpen/Gent-Terneuzen.

De hoofdvaarwegen zoals de Maasroute, de vaarweg Amsterdam-Lemmer-Delfzijl, de IJssel en de Twentekanalen zorgen voor de landelijke verbindingen met belangrijke Nederlandse zee- en binnenhavens, de havens in de buurlanden en met de regionale economisch belangrijke gebieden.
Al deze vaarwegen vormen een samenhangend (internationaal) logistiek vaarwegennet, dat zowel van belang is voor het goederenvervoer, als het personenvervoer en de recreatievaart.
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de streefbeelden voor de breedte en diepte van de vaarwegen en de vrije doorvaarthoogte bij bruggen weer gegeven. Voor de maximale structurele wachttijd bij sluizen en bruggen is een streefwaarde van gemiddeld 30 minuten opgenomen. De Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat geven een beeld van de ontwerpeisen voor de verschillende soorten vaarwegen, inclusief die voor de recreatievaart.
Ook in de komende jaren zal worden gewerkt aan de verruiming en verbetering van vaarwegen en het verminderen van de infrastructurele knelpunten. De planning hiervan is opgenomen in het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Bruggen, sluizen en stuwen.

Alle vaarwegen hebben te maken met kruisende verbindingen voor het spoor- en wegverkeer.
Bij vaste hoge bruggen kan de scheepvaart en het spoor- en wegverkeer ongehinderd plaats vinden. Bij beweegbare bruggen vindt onderbreking van de vrije afwikkeling van de elkaar kruisende verkeersstromen plaats en is tevens bediening van het object noodzakelijk.
Waar sprake is van hoge intensiteiten van het weg-, spoor- en/of scheepvaartverkeer is het streven om bij vervanging van bestaande en de aanleg van nieuwe (spoor)bruggen, te komen tot structurele oplossingen voor een ongehinderde verkeersafwikkeling. Mits haalbaar en betaalbaar en passend in de gebiedsontwikkeling worden hoge vaste bruggen, tunnels of aquaducten aangelegd. Bijkomend voordeel daarbij is dat dan tevens de bediening van het object kan vervallen en de onderhoudskosten van deze objecten veelal lager uitvallen in verband met minder bewegende (brug)delen, slagbomen, camera's e.d.
Voorbeelden van dergelijke structurele oplossingen zijn de nieuwe spoorbrug bij Zwolle over de IJssel, de hoge vaste bruggen in het nieuwe Maximakanaal bij 's Hertogenbosch en de aquaducten in Friesland.

Naast bruggen heeft het scheepvaartverkeer te maken met sluizen en stuwen .
Een stuw of sluis heeft vaak meerdere functies, die te maken hebben met de waterhuishouding, het waterkeren en de scheepvaart.
Met het belang van een adequate bediening van sluizen en stuwen voor het borgen van de waterveiligheid en de regulering van waterhuishouding, zal steeds nadrukkelijk rekening gehouden (moeten) worden, maar vormt niet het primaire onderwerp van deze leidraad.

Hoewel de doelstellingen voor de bediening van de objecten voor de waterhuishouding en het scheepvaartverkeer verschillen, zijn deze veelal in de praktijk bij de bediening van de objecten goed te combineren.
Met uitzondering van de ongestuwde rivieren (zoals de Waal en IJssel) zijn in alle vaarwegen sluizen en stuwen te vinden die bediening vergen en effecten hebben op de afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de beschikbare vaardiepte.

Mogelijke oplossingen om te komen tot het gewenste robuuste bedienniveau.

Op een aantal vaarwegverbindingen is er een spanningsveld tussen enerzijds de (bestuurlijke) wensen vanuit de regio, de medeoverheden en/of het vervoerend en verladend bedrijfsleven ten aanzien van het voorgestane bedienniveau en anderzijds de mogelijkheden die van rijkszijde of door andere vaarwegbeheerders geboden kunnen worden ten aanzien van het bedienniveau van de sluizen en bruggen. Financiële bezuinigingen en de daarmee samenhangende vermindering van de omvang van het bedienend personeel, maken het niet altijd mogelijk te voldoen aan de gevraagde of gewenste bedienniveaus .
Mogelijke oplossingen hiervoor kunnen zijn: optimalisatie van de bestaande situaties en capaciteit; het bieden van meer maatwerk en vormen van samenwerking tussen de overheden en vaarwegbeheerders. Maar ook afstemming van het logistieke proces, de inzet van technische en ICT hulpmiddelen en betaling voor een gewenst aanvullend serviceniveau, zijn kansrijke opties voor de toekomst.
Deze uitgangspunten en opties komen aan de orde na een korte schets van de verwachte ontwikkelingen voor de kortere termijn (tot 2020) en de langere termijn (periode na 2020).
Uit deze schets wordt duidelijk waar geen knelpunten te verwachten zijn en welke mogelijkheden en ambities er zijn om de knelpunten die zich wel (gaan) voordoen, gezamenlijk op te lossen.

Schets van de verwachtingen van het landelijke beeld in de periode tot 2020.

Hoofdtransportassen.
Op de hoofdtransportassen van het IJmondgebied, via Amsterdam naar Rotterdam en Duitsland en de hoofdtransportassen vanuit het Rotterdamse havengebied naar Antwerpen/Gent en Duitsland, is er thans sprake van 7 x 24 uur bediening van de sluizen en bruggen, hetzij op de locatie zelf dan wel op afstand.
De bediening op deze (internationale) hoofdtransportassen vindt thans plaats door Rijkswaterstaat, dit met uitzondering van het IJmondgebied, een deel van het Havengebied Rotterdam en het Nederlandse deel van kanaal Gent – Terneuzen. Hier vindt de bediening plaats door respectievelijk het Centraal Nautisch Beheer, het Havenbedrijf Rotterdam en door Rijkswaterstaat onder verantwoordelijkheid van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA).
Voor deze hoofdtransportassen is de verwachting dat voor de komende jaren, mede gelet op de vervoersvraag en het economisch en logistieke belang van deze (internationale) verbindingen, de 7x 24 uur bediening gecontinueerd zal worden.

Daarnaast zullen op de belangrijke vaarwegcorridors hulpmiddelen, zoals trajectplanners en sluisplanningsinstrumenten, een bijdrage leveren aan de vaarweggebruiker en het bedienend personeel om de afwikkeling van het scheepvaartverkeer verder te optimaliseren.

Hoofdvaarwegennet en Overige Vaarwegen.

Voor de hoofdvaarwegen verschilt de situatie per vaarwegverbinding.

Voor een aantal hoofdvaarwegen, waar de vervoersvraag een 24-uursbediening niet rechtvaardigt, wordt in overleg met de medeoverheden en/of de binnenvaartsector en het vervoerend en verladend bedrijfsleven naar een passend bedieningsniveau gezocht, waarbij vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd.

De feitelijke invulling daarvan is mede afhankelijk van de huidige en verwachte vervoersvraag, de gemaakte bestuurlijke afspraken en de technologische vernieuwing.

Zo zijn in november 2013 met de provincie Limburg bestuurlijke afspraken gemaakt over de bediening van de sluizen en bruggen van de Maasroute (de Noord-Zuidroute). Met de provincie Brabant zijn in juni 2014 afspraken gemaakt voor de Brabantse en Midden-Limburgse kanalen en het Oost-Westdeel van de Maasroute. Deze afspraken hebben er toe geleid dat in de komende jaren 7x 24 uur bediening zal plaats vinden op de hoofdvaarwegen in de provincies Brabant en Limburg, zodat aan de vervoersvraag en wensen uit de regio voldaan kan blijven worden. Medio 2015 zijn ook bestuurlijke afspraken gemaakt voor de bediening op afstand van de gemeentelijke bruggen in de Kop van Overijssel en de sluizen in de Twentekanalen.

Verder is een verkenning uitgevoerd naar bedienen op afstand in de driehoek Oost Brabant - Noord Limburg -Gelderland, voor het bedienen op afstand van de sluizen Lith, Grave en St. Andries, alsmede de sluiscomplexen Sambeek en Weurt. Deze verkenning heeft meer duidelijkheid geboden over de (toekomstige) mogelijkheden voor bedienen op afstand en de locatie van de bediencentrale(s) voor deze complexen om optimalisatie en efficiëntie in de bediening te kunnen realiseren, maar zal op korte termijn geen vervolg krijgen gelet op de huidige haalbaarheid van de verschillende onderzochte varianten.

Voor de hoofdvaarweg Amsterdam – Lemmer – Delfzijl zijn mede op basis van bestuurlijke afspraken in het kader van de overdacht van de vaarweg Lemmer-Delfzijl vooralsnog geen wijzigingen in het bedieningsniveau voorzien. Samen met de provincie Friesland en Groningen beziet Rijkswaterstaat de mogelijkheden tot een vervolgstap in het bedienen op afstand van de sluizen en bruggen in deze regio.

Voor de zogenoemde Overige Vaarwegen die in het beheer zijn van Rijkswaterstaat of andere vaarwegbeheerders, wordt per situatie en per regio bezien welk bedienniveau gewenst en haalbaar is. Mede gelet op het gebruik van deze vaarwegen door de recreatievaart en beroepspersonenvaart (zoals de zogenoemde bruine vloot), wordt bij de bediening zoveel mogelijk rekening gehouden met het seizoensgebonden karakter van deze vaarweggebruikers.

Voor de kleine overige vaarwegen met een lage verkeersintensiteit valt te overwegen een gezamenlijke verkenning te verrichten naar een mogelijke pilot in de vorm van zelfbediening door recreatievaarders of bediening door daarvoor opgeleide vrijwilligers. Continuïteit en de persoonlijke en verkeersveiligheid zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden.
Daar waar de gelegenheid zich voordoet en er initiatieven ontplooid worden door andere vaarwegbeheerder, medeoverheden en belanghebbenden, is de ambitie om samen met betrokken partijen de kansen die zich voordoen te benutten. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de huidige en toekomstige mogelijkheden en uitdagingen voor het bedienen op afstand van sluizen en bruggen.

Bedienen op afstand.
Het op afstand bedienen van sluizen en bruggen (en stuwen) vindt reeds op een aantal vaarwegverbindingen en locaties plaats. Zo bedient Rijkswaterstaat de sluizen en bruggen op een groot deel van de Brabantse kanalen al twintig jaar op afstand.
Ook een deel van de objecten op de Maasroute wordt op afstand bediend of zal op afstand bediend gaan worden. In Zeeland zijn vanuit het project Modernisering Objecten Bediening Zeeland (MOBZ) in 2015 de Kreekraksluizen op afstand bedienbaar gemaakt en volgen in 2016 het sluizencomplex Terneuzen en de Post- en Vlakkebruggen in het Kanaal door Zuid Beveland.
Maar niet alleen Rijkswaterstaat maakt gebruik van bediening op afstand.
Ook een aantal provincies en gemeenten, waaronder de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Holland en bijvoorbeeld de gemeenten Amsterdam en Haarlem maken gebruik van bedienen op afstand. In een aantal gevallen bedienen andere beheerders tevens objecten voor elkaar.
Een aantal regio's verkent of is reeds bezig met de concrete uitwerking van de mogelijkheden voor de verdere uitrol van bedienen op afstand en verschillende vormen van samenwerking.
Dit geldt onder meer voor de regio's Noord-Holland/Amsterdam, Zeeland, Flevoland, Groningen, Friesland en de Kop van Overijssel en Twentekanalen. Ook in andere regio's zullen verkenningen gestart worden, naar bedienen op afstand en/of het komen tot een zekere centralisatie en daarmee vermindering van het aantal bediencentrales. Het streven naar effectievere en efficiëntere dienstverlening vormen hierbij de leidraad.
Bediening op afstand vormt onderdeel van de huidige en toekomstige strategie van Rijkswaterstaat en een aantal regionale en provinciale partners. De aanleg is echter relatief kostbaar, onder andere vanwege de benodigde infrastructuur voor datatransmissie (glasvezelkabel) en vanwege de veiligheidseisen op en rond de objecten. Niettemin is bediening op afstand, een goede optie voor delen van het vaarwegennet.
De verdere invoering van bediening op afstand kan bijdragen aan de mogelijkheden om de personele taakstellingen te realiseren, zonder dat het serviceniveau vermindert. In een aantal gevallen is naar verwachting zelfs enige uitbreiding van het serviceniveau mogelijk, ondanks de vermindering van het aantal personeelsleden als gevolg van de financiële taakstellingen bij de overheden.

Samenwerking tussen vaarwegbeheerders.
In de huidige situatie is er reeds sprake van verschillende vormen van samenwerking en/of taakverdeling tussen de verschillende vaarwegbeheerders. Naast eerder genoemde bediening van sluizen en bruggen door het havenbedrijf van Rotterdam en het Centraal Nautisch Beheer in het IJmondgebied, bedient Rijkswaterstaat in Brabant objecten van andere (weg)beheerders en verzorgt Waternet in de regio Amsterdam de bediening van een groot aantal gemeentelijke sluizen en bruggen. De verwachting en ambitie is om deze vormen van samenwerking uit te breiden.

Samenwerking met het vervoerend en verladend bedrijfsleven.
Overleg met het vervoerend en verladend bedrijfsleven en meer wederzijds inzicht in de ketenbenadering en de logistieke processen, kan bijdragen aan een betere benutting en een efficiëntere en meer vraaggestuurde bediening van de objecten. Voorbeelden hiervan zijn de samenwerking bij het Twentekanaal, de sluisplanning in Zeeland en de ketenbenadering op de corridor Terneuzen-Gent.

Samenwerking met branche organisaties van de beroepspersonevaart en de recreatievaart.
Ook overleg met vertegenwoordigers van de recreatievaart en het beroeps personenvervoer, zoals de riviercruise schepen en de zogenoemde bruine vloot, kan eveneens bijdrage tot een efficiëntere en meer vraaggestuurde bediening van objecten.

Schets van het landelijke beeld voor de periode na 2020.

Hoofdtransportassen.
Gelet op de vervoersvraag en het economische en logistieke belang van deze internationale verbindingen, alsmede de verwachte toename van het (container)vervoer o.a. door de verdere ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte, is de verwachting dat ook op de (middel) lange termijn
7 x 24 uur bediening van de hoofdtransportassen zal blijven plaats vinden.

Hoofdvaarwegennet en overige (rijks)vaarwegen.
Na invoering van de aangepaste bedieningsniveaus begin 2015 op de verschillende hoofdvaarwegen en overige vaarwegen, zal Rijkswaterstaat op basis van de opgedane ervaringen van de eerste jaren en in overleg met de medeoverheden en bedrijfsleven, bezien of voor de verdere toekomst andere bedieningsniveaus gewenst zijn en op welke manier deze te realiseren zijn.
De verwachting is dat op een aantal locaties en verbindingen de voorgenomen bediening op afstand van sluizen en bruggen op de middellange termijn invulling krijgt. Deze verdere invoering van bediening op afstand kan bijdragen aan meer efficiëntie en een professionaliseringslag in de bediening en aan de mogelijkheden om de personele taakstellingen te realiseren, zonder dat het serviceniveau vermindert. In een aantal gevallen is naar verwachting zelfs enige uitbreiding van het serviceniveau mogelijk, ondanks de vermindering van het aantal personeelsleden als gevolg van de taakstellingen.
Daarnaast bieden technologische ontwikkelingen, aangepaste logistieke processen, ontwikkelingen op het gebied van ICT, innovaties, nieuwe bedienconcepten en

nieuwe infrastructurele oplossingen en scheepsontwerpen, op lange(re) termijn wellicht meer mogelijkheden dan thans voorzien.
Het zelfde geldt voor verdergaande vormen van samenwerking, het stroomlijnen van logistieke processen en multimodale vervoersconcepten.
Zoeken naar toekomstgerichte oplossingen en vormen van samenwerking zijn ook van belang omdat in Brabant en Limburg de bestuurlijke overeenkomsten voor het bedienen van de sluizen en bruggen in respectievelijk 2022 en 2023 aflopen. Overeenkomstig de bestuurlijke afspraken zullen de betrokken partijen twee jaar voor het beëindigen van de overeenkomsten een evaluatie verrichten en nadere bestuurlijke afspraken maken voor de periode daarna .

Toekomstbeeld per regio.

Naast het landelijke beeld is het van belang te kijken naar de situatie, ambities en korte en langere termijn mogelijkheden per regio. Per regio zijn er verschillen gelet op de aard en functie van het vaarwegennet, de economische en ruimtelijke ambities en de rol van het vervoer over water in de totale verkeersafwikkeling.
Een korte beschrijving en een globaal kaartbeeld per regio is aan het eind van deze leidraad opgenomen. Tevens is een overzicht van de bediensituatie van de sluizen en bruggen per januari 2015 opgenomen .

Waar doen zich de belangrijkste knelpunten voor?

Uitgangspunt is dat een bedieningsniveau zal worden aangeboden wat economisch en maatschappelijk verantwoord en financieel haalbaar is. Hierbij staan de publieke en economische belangen voorop. Stapsgewijs wordt van een aanbodgerichte naar vraaggerichte (corridor)bediening overgegaan.
Zoals uit de korte en lange termijn schetsen blijkt worden de sluizen en bruggen op de hoofdtransportassen 7 x 24 uur bediend en dit zal in de toekomst naar verwachting ook zo blijven, mede door de realisatie van de bediening op afstand van een aantal grote sluis- en brugcomplexen.
Op de hoofdvaarwegen zal als regel wel bediening gedurende de hele week plaats vinden, maar zullen de bedienuren afhankelijk zijn van de vervoersvraag, de mogelijkheden tot vraaggestuurde bediening, de mogelijkheden van realisatie van bedienen op afstand en eventuele afspraken met mede overheden en/of het vervoerend en verladend bedrijfsleven voor eventuele (mede)-financiering voor aanvullende bedientijden. Op de drukkere hoofdvaarwegen is, met bijdragen van andere publieke of private partijen, 7x24 uurs service goed denkbaar. De gemaakte afspraken over de bediening van de Maasroute en Brabantse Kanalen kunnen hierbij als voorbeeld dienen.
Voor de overige (rijks)vaarwegen geldt dat zoveel mogelijk maatwerk geleverd zal worden, waarbij de afweging van de wensen en belangen van de beroeps personenvaart en de recreatievaart een afzonderlijk aandachtspunt vormen. Dit geldt ook voor de samenwerking tussen de betrokken partijen met betrekking tot de zogenoemde Staande Mastroute.

Waar er verschillen zijn tussen wat van Rijkszijde of andere vaarwegbeheerders voor de bediening van de sluizen en bruggen geboden kan worden en de wensen van de regionale overheden en/of het vervoerend en verladend bedrijfsleven, is het wenselijk de samenwerking nadrukkelijk op te zoeken en te streven naar maatwerkoplossingen die recht doen aan de regionale of lokale situaties en verschillen.
Het gezamenlijk op stellen van concrete uitvoeringsplannen of business cases kan hierbij behulpzaam zijn.
Bij het opstellen van deze plannen en maatwerkoplossingen, dienen de onderstaande uitgangspunten en opties betrokken te worden. Deze zijn vooral gericht op samenwerking, technische ontwikkelingen en mogelijkheden, efficiëntieverhoging, onderlinge afspraken en slimme combinaties van de verschillende mogelijkheden en opties.

Uitgangspunten voor de toekomstige invulling robuust bedienen.

Bij de verdere uitwerking van de opties voor een robuust bediend vaarwegennet in de toekomst, zal uitgaan worden van de volgende uitgangspunten, waarbij bewust gekozen is voor het begrip uitgangspunt en niet voor het begrip randvoorwaarde . Voor Rijkswaterstaat zijn, gelet op de taak, rol en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat als onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, enkele specifiek uitgangspunten geformuleerd.
Deze uitgangspunten vormen de basis voor de verdere gezamenlijke uitwerking en invulling van de voorstellen met de vaarwegbeheerders, medeoverheden, de binnenvaartsector en het vervoerend en verladend bedrijfsleven.

Deze uitgangspunten zijn:

- Partijen staan open voor samenwerking om tot gezamenlijke meerwaarde of effectiviteits- en efficiëntie voordelen (voor alle betrokken partijen) te komen. Het eenduidig invulling geven aan en onderscheid maken in publieke en private belangen, ieder vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid, is daarbij een belangrijk aandachtspunt.
- Voor het aan te bieden serviceniveau van de bediening is de vervoersvraag in principe leidend (vraagsturing). Daarbij verdient het aanbeveling rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen in de zee- en binnenhavens en industriegebieden. Corridorgerichte benadering, goede informatievoorziening en het functioneren van de (inter)nationale logistieke ketens vormen daarbij een belangrijk referentiekader.
- In beginsel worden alle vaarweggebruikers (goederen-, personen- en recreatieverkeer) gefaciliteerd. De prioriteit bij het faciliteren van de vervoersvraag ligt om economische en logistieke redenen bij het goederenvervoer. Waar de belangen van de recreatievaart en het beroeps personenvervoer (zoals rivier cruiseschepen en de zogenoemde bruine vloot) niet parallel lopen of niet slim te combineren zijn met die van het goederenvervoer, vergen deze afzonderlijke aandacht bij de totale afweging.
- Een afweging van de belangen van de verschillende vaarweggebruikers vindt zoveel mogelijk in gezamenlijk overleg plaats.

- Het op afstand bedienen van sluizen en bruggen wordt gecontinueerd waar dit reeds plaats vindt. Uitbreiding van bedienen op afstand biedt perspectief voor de toekomst, mits aan een aantal randvoorwaarden op bijvoorbeeld het gebied van (investerings)kosten en veiligheid voldaan wordt.
- Samenhang in het totale vaarwegennet (regionaal, nationaal en internationaal) moet zoveel mogelijk gewaarborgd zijn en blijven. Rijkswaterstaat zal vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid extra aandacht besteden aan de samenhang en het optimaliseren van het totale vaarwegennetwerk. De nationale en internationale afspraken op het gebied van bediening en verkeersbegeleiding vormen hiervan onderdeel.
  Tevens vindt vanuit deze systeemverantwoordelijkheid een evenwichtige afstemming plaats tussen de belangen van het weg-, rail- en scheepvaartverkeer in het bijzonder waar het gaat om kruisende verbindingen.
- Het veilig en vlot bedienen van sluizen en bruggen (en stuwen) op de hoofdtransportassen, het hoofdvaarwegennet en het bedienen van bruggen in het hoofdwegennet, beschouwt Rijkswaterstaat als onderdeel van haar kerntaak, waarvoor zij in beginsel zelf zorg voor wil (blijven) dragen. Hetzelfde geldt voor de bediening van objecten die voor de waterveiligheid van vitaal belang zijn.
- In de komende jaren komen er naar verwachting geen extra rijksmiddelen beschikbaar voor het bedienen van sluizen en bruggen. Afgezien van eventuele nieuwe Kabinetsbeslissingen, zijn anderzijds ook geen verdere bezuinigingen bij het Rijk voorzien.
- Het verdient de voorkeur te komen tot structurele oplossingen en meerjarige afspraken om continuïteit en een bestendige lijn te waarborgen.

Uitwerking mogelijkheden voor de toekomst.

Slimme combinaties van onderstaande mogelijkheden en toekomstbeelden kunnen leiden tot extra toegevoegde waarde en/of grotere efficiëntie voordelen, dan bij elke onderdeel afzonderlijk en kunnen daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het invullen van de gezamenlijke ambities voor de toekomst.

a) Optimaal benutten van de bestaande capaciteit.

Dit onderdeel is vooral gericht op de korte termijn, waarbij het gaat om het optimaal benutten van de personele capaciteit en de capaciteit van de vaarweg en objecten doordat:

- De vaarwegbeheerder de service en bediening zo veel mogelijk flexibel inzet, al dan niet in combinatie met vooraanmelding door de vaarweggebruiker. Uitgangspunten hierbij zijn dat de schipper tijdige en betrouwbare informatie over zijn reistijd krijgt en dat de gemiddelde maximale wachttijd van 30 minuten bij sluizen niet structureel overschreden wordt.
  Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat bij de flexibele inzet van het bedienend personeel voldaan moet kunnen blijven worden aan de arbeidstijdenwet, zonder dat dit leidt tot hogere personele kosten of ineffectieve inzet.

- De binnenvaartsector en vervoerders, voor zover aanwezig, zoveel mogelijk gebruik maken van de beschikbare dal momenten in de bediening, zodat een optimale benutting van bestaande schutcapaciteit, de beschikbaarheid van het personeel en de openingsregiems van bruggen ontstaat.

b) Samenwerking tussen vaarwegbeheerders.

Verschillende vormen van samenwerking met andere vaarwegbeheerders, mede overheden en externe partijen kunnen leiden tot grotere efficiëntie, effectiviteit en kostenvoordelen.

Deze en de volgende onderdelen zijn zowel gericht op de korte als wat langere termijn.

Samenwerking op gebied van kennis delen, opleidingen en inhuur:

- Beter benutten van elkaars sterke punten op het gebied van bediening op afstand, deskundig opdrachtgeverschap, inkoop en gebruik van bedien-verkeersmanagementsystemen (waaronder de automatische identificatie van schepen (AIS) en bijvoorbeeld de informatietool sluisplanning.nl).
- Aanbieden van identieke trainingen en opleidingen aan de bedienaars van de verschillende partijen en het samen oefenen van calamiteiten. Naast kostenvoordelen vergroot dit ook de inzetbaarheid en eventuele uitwisselbaarheid van personeel. Via de zogenoemde Nautische leerlijnen is door Rijkswaterstaat in samenwerking met een aantal provincies en andere vaarwegbeheerders, voor een aantal jaren in deze opleidingen voorzien.
- Harmoniseren van de voorwaarden voor inhuur van bedienend personeel, waaronder tarieven en opleidingseisen. Dit mede om onbedoelde concurrentie tussen de afzonderlijke opdrachtgevers tegen te gaan en de inzet en de mogelijkheden tot uitwisselen van het ingehuurde personeel te vergroten.
- In een vroegtijdig stadium met elkaar delen van plannen voor voorgenomen wijzigingen in bestaande en nog te bouwen (bedien)centrales.
- Harmoniseren van de verkeersinformatie tussen de verschillende vaarwegbeheerders ten behoeve van de eigen organisaties en de vaarweggebruikers.

Samenwerking bij gezamenlijke exploitatie en beheer van gebouwen.

- Samenwerking waarbij de bediening van de objecten op het vaarwegennet eventueel ook met of door medeoverheden of door derden gedaan kan worden.
- Gezamenlijke exploitatie, afstemming en/of harmonisatie van bedientarieven en kostenstructuren. Dit ter voorkoming van en onevenwichtigheden en onderlinge concurrentie.

- Eigendom, beheer en bediening dienen vanuit een efficiëntere bedrijfsvoering niet los van elkaar bezien te worden. Gezamenlijk gebruik van gebouwen en werkruimtes en het op termijn eventueel overdragen van eigendom en beheer daarvan, kunnen onderdeel vormen van verdergaande samenwerking.

Samenwerking bij inkoop en aanleg.

- Enerzijds kan het hier gaan om het delen van kennis over de systemen en apparatuur (zie hiervoor onder kennis delen), maar anderzijds kan het ook gaan om gezamenlijke inkoop van (bedien)systemen, met mogelijkheden tot het bereiken van meer uniformiteit en lagere kosten door schaalvoordelen.
- Hetzelfde geldt voor de aanleg van kunstwerken, apparatuur en ICT-voorzieningen.

c) Verdere uitrol van bedienen op afstand.

- Bezien waar eventueel nog verdere synergie te bereiken is tussen de plannen van verschillende beheerders bij de realisatie van de voorgenomen projecten voor bedienen op afstand van sluizen, bruggen en stuwen.
- Met betrokken partijen nagaan welke extra mogelijkheden en efficiëntie voordelen het bedienen op afstand en het beperken van het aantal bediencentrales op langere termijn kan bieden.
- De (verkeers)veiligheid bij bedienen op afstand moet in voldoende mate gewaarborgd zijn. Harmonisatie van de veiligheidsnormen tussen de (vaarweg)beheerders is noodzakelijk.
- Gezamenlijk gebruik van kostbare voorzieningen voor datatransmissie, zoals glasvezel, verdient aanbeveling.
- Het bedienen op afstand kan een eerste stap zijn voor het gezamenlijk beheren en gebruiken van gebouwen en werkruimtes.

d) Betere informatie en meer vraaggestuurde bediening afgestemd op de logistieke keten.

- In overleg met de binnenvaartsector, het vervoerend en verladend bedrijfsleven bezien welke andere of nieuwe vormen van informatievoorziening en vraaggestuurde bediening kunnen plaats vinden, zodat zoveel mogelijk tegemoet gekomen kan worden aan de logistieke wensen en er een optimale afstemming tussen aanbod en marktvraag plaats vindt.
- Verbeterde informatievoorziening en delen en afstemming van informatie tussen alle betrokken partijen (ook m.b.t. de vervoerswijzen weg en rail) is daarbij noodzakelijk. In Zeeland zijn op de corridor Terneuzen – Gent goede resultaten bereikt met deze vorm van samenwerken en het delen van informatie.

e) **Financiering en/of participatie door medeoverheden of door andere partijen/derden.**
   - Komen tot (meerjarige) afspraken met medeoverheden over het gewenste voorzieningen niveau, aanvullend op het serviceniveau 2015 dat Rijkswaterstaat kan bieden voor het bedienen van sluizen en bruggen. Bijvoorbeeld vergelijkbaar met de gesloten (bestuurlijke) overeenkomsten tussen het Ministerie/Rijkswaterstaat en de provincies Noord-Brabant en Limburg.
   - Het maken van (bij voorkeur meerjarige) afspraken met externe partijen, derden of specifieke bedrijven voor het bedienen van sluizen en bruggen aanvullend op de bedientijden zoals deze in het serviceniveau 2015 zijn afgesproken.
   - Voor de kleine zogenoemde overige vaarwegen met een lage verkeersintensiteit en die vooral gebruikt worden door de recreatievaart, valt naast financiering door derden te overwegen gezamenlijk te verkennen welke eventuele mogelijkheden er zijn om te komen tot een vorm van zelfbediening door recreatievaarders of bediening door daarvoor opgeleide vrijwilligers. Continuïteit en de persoonlijke en verkeersveiligheid zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden.

Vervolgstappen en aandachtspunten bij de verdere invulling.

- Dit Toekomstperspectief staat niet op zich, maar vormt onderdeel van de koers die ingezet is te komen tot een toekomstgericht verkeersmanagement en meer samenhangende dienstverlening per vaarwegcorridor. Meer vraaggestuurde bediening van sluizen en bruggen, risicogerichte inzet van vaartuigen en meer verkeersbegeleiding op maat, zoals trajectgerichte informatievoorziening voor de vaarweggebruiker, zowel beroeps- als recreatievaart, zijn belangrijke bouwstenen hiervoor. Deze ontwikkelingen maken het mede mogelijk dat vaarweggebruikers, verladers en vervoerders steeds beter in staat zullen zijn om zelf keuzes te maken en dat het netwerk beter benut kan worden, de reistijden betrouwbaar zijn en blijven en er een bijdrage wordt geleverd aan de veiligheid op het water.
- Bij de uitwerking van voorstellen voor het bedienen van sluizen en bruggen, dient ook rekening gehouden te worden met voorgenomen regionale en nationale ontwikkelingen, zoals de toekomstige ontwikkeling van industrie- en (binnen)havengebieden, de verwachte groei in de (internationale) vervoersstromen en de verdere ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte.
- De samenhang tussen de gebieden en de totale samenhang in het vaarwegennet, zowel regionaal, nationaal als internationaal vergen eveneens nadere aandacht. Dit om suboptimalisatie te voorkomen en de wens te komen tot meer nationaal en internationaal corridorgerichte bediening en samenwerking over de beheergrenzen heen.
- Een afzonderlijk aandachtspunt vormt de afstemming van de bedieningsniveaus op de vervoersvraag vanuit de recreatievaart en het beroepspersonenvervoer (waaronder de riviercruiseschepen en de zogenoemde bruine vloot).

- Naast de samenhang in het totale vaarwegennet vormt de goede afstemming en taakverdeling met de beheerders van de beweegbare bruggen van het (hoofd)wegennet, het spoornet en het stedelijk railvervoer, een ander belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Dit geldt in het bijzonder waar deze vervoersvormen op één specifiek punt of gebied samen komen en/of elkaar kruisen. Deze situaties doen zich met name voor in de Randstad en de grootstedelijke gebieden.
- Het verdient aanbeveling de initiatieven en voorstellen op bestuurlijke, financiële en technische haalbaarheid te toetsen aan de hand van concrete uitgewerkte en onderbouwde voorstellen en/of op te stellen business cases.
- Het zoeken naar maatwerkoplossingen en/of de verschillende vormen van samenwerking of bedienen op afstand, mag niet leiden tot onduidelijkheid voor de vaarweggebruiker of tot onduidelijkheid tussen betrokken partijen over de verantwoordelijkheidsverdelingen.
- De situatie per regio en de fase waarin de verschillende initiatieven en projecten zich bevinden lopen uiteen. Ook de mogelijkheden en de betrokken partijen verschillen per gebied en regio. Deze leidraad dient daarom primair gezien te worden als een hulpmiddel voor Rijkswaterstaat, andere vaarwegbeheerders, medeoverheden, de binnenvaartbranche, het vervoerend en verladend bedrijfsleven en de belangenorganisaties voor de recreatievaart en beroepspersonenvaart, voor de gezamenlijke uitwerking van initiatieven en voorstellen op het gebied van het bedienen van sluizen en bruggen. Dit om ook in de toekomst een robuust bediend vaarwegennet te kunnen bieden, zodat op een effectieve en efficiënte wijze gebruik gemaakt kan (blijven) worden van het vaarwegennet.

BEELD PER REGIO

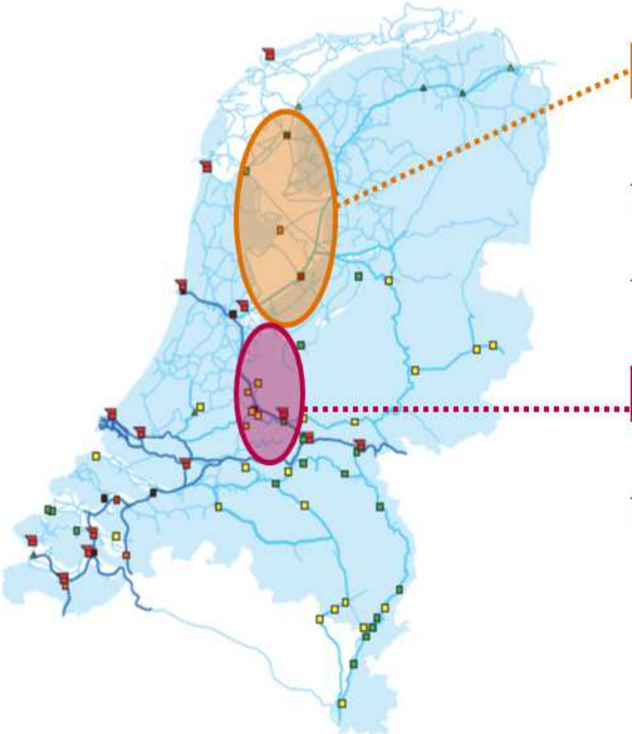
Noord-Holland.



Noord-Holland	
1	• 7 x 24 uur bediening op hoofdtransportas IJmond/Amsterdam – Amsterdam Rijnkanaal en sluiscomplex Schellingwoude.
2	• Ontwikkeling twee provinciale bediencentrales, één ten zuiden en één ten noorden Noordzeekanaal ten behoeve 7 x 24 uur bediening. • Bediening op afstand alle objecten gemeente Amsterdam vanaf 2017 door Waternet. • RWS streeft naar centrale bediening in het gebied en in principe wil RWS de objecten in hoofdvaarwegennet en hoofdwegennet zelf bedienen en/of in grotere gezamenlijkheid met provincie en de gemeenten.
3	• Samen werken met regionale partners aan integraal plan voor bediening alle objecten in de regio. • Maatwerkoplossing voor Schinkelbruggen in Zuidasdok.

In dit beheergebied zijn verschillende (nautische) beheerders actief. Een deel van de objecten wordt reeds op afstand bediend en verdere uitbreiding van het bedienen op afstand is voorzien.
De objecten langs het Noordzeekanaal en het sluis- en brugcomplex bij Schellingwoude aan de Oostzijde van Amsterdam, kennen een 7 x 24 uur bediening door respectievelijk het Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat.
De Provincie Noord Holland werkt toe naar 7x 24 uur bediening vanuit twee nautische verkeerscentrales. Eén ten noorden van het Noordzeekanaal en één ten zuiden daarvan.
Waternet draagt zorg voor de bediening van sluizen en bruggen in Amsterdam en streeft ernaar in 2017 alle objecten op afstand te kunnen bedienen.
Ook Rijkswaterstaat werkt toe naar centralisatie van de bediening, waarbij gestreefd wordt naar een effectievere en efficiëntere dienstverlening door van lokaal gerichte dienstverlening over te gaan naar een meer integrale aanpak op corridorniveau.
Rijkswaterstaat wil in samenspraak met de regionale partners werken aan een integraal plan voor de bediening van de objecten in deze regio. Uitgangspunt is daarbij dat Rijkswaterstaat in beginsel de objecten in de hoofdtransportassen en hoofwegen in de toekomst zelf wil (blijven) bedienen of in een grotere gezamenlijkheid met de provincie en/of gemeenten.
Gezamenlijk overleg tussen de gemeente Amsterdam, Waternet, Prorail en Rijkswaterstaat moet leiden tot een maatwerkoplossing voor de gecompliceerder situatie bij de Schinkelbruggen in de Zuidasdok van Amsterdam.

IJsselmeergebied en Regio Utrecht.



IJsselmeergebied en afsluitdijk	
1	Bediening Lorenz sluiscomplex (Kornwerderzand) 7 x 24 uur
2	Stevinsluis (Den Oever), naviduct en Krabbegatsluis: vraaggestuurde bediening
3	Onderzoek naar bundeling door bediening op afstand.

Regio Utrecht	
1	Hoofdtransportas Amsterdam-Rijnkanaal 7 x 24 uur bediening
2	• Voortzetten huidige bediening op afstand en uitbreiding bediening op afstand en behoud bedienniveau. • Streven naar hechtere samenwerking (opleiding , kennisdelen, inkoop e.d.)

IJsselmeergebied en Afsluitdijk.

Naast permanente bediening vanuit de optiek van het waterbeheer, vindt de bediening voor de scheepvaart van de sluizen en bruggen van de Stevinsluis in de Afsluitdijk bij Den Oever en het naviduct en Krabbegatsluis nabij Enkhuizen, grotendeels vraaggestuurd plaats.
Het Lorenz sluiscomplex bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk wordt 7 x 24 uur bediend.
Het door middel van het bedienen op afstand bundelen van de bediening van deze en/of andere objecten in het IJsselmeergebied, is een mogelijke optie die nader onderzocht zal worden.

Regio Utrecht.

Het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een belangrijke schakel in het hoofdvaarwegennet en kent7 x 24 uur bediening.
Ook in de regio Utrecht is er sprake van meerdere vaarwegbeheerders, die soms elkaars objecten bedienen. Door verschillende vormen van samenwerking tussen de beheerders (zoals opleidingen, kennis uitwisseling, elkaar vroegtijdig betrekken bij nieuwe plannen, gezamenlijk gebruik van gebouwen e.d.) en uitbreiding van bedienen op afstand, is de ambitie om te komen tot tenminste behoud en zo mogelijk verbetering van het serviceniveau op de vaarwegen in dit gebied.

Noord Nederland.



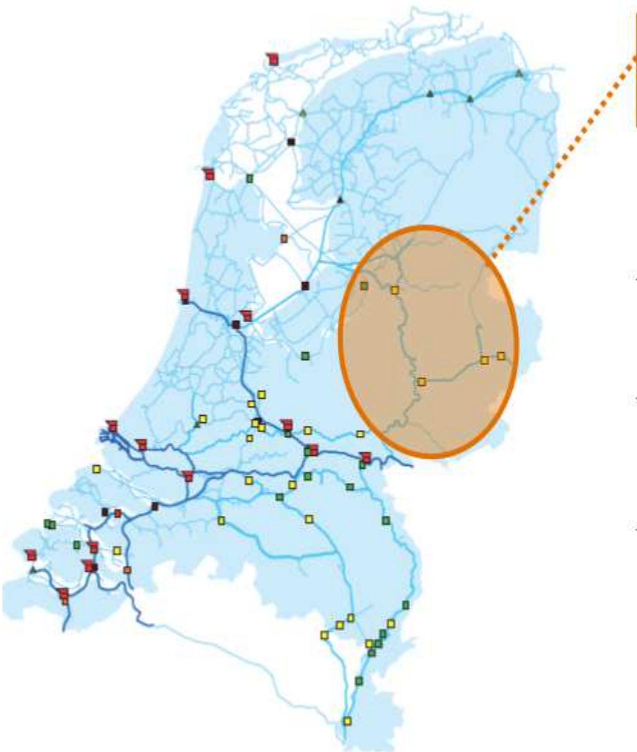
Noord Nederland	
1	Provincie Friesland bedient tot 2019 de objecten in het Friese deel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl onder verantwoordelijkheid RWS, daarna bediening door RWS.
2	Provincie Groningen bedient tot 2024 de objecten in het Groningse deel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl onder verantwoordelijkheid RWS, daarna bediening door RWS
3	• Nadere uitwerking samenwerking en mogelijke bundeling en vernieuwing van de bediencentrales. • Nader bezien bediening op afstand van overige vaarwegen in het gebied. • Streven naar corridorgerichte benadering gehele verbinding Amsterdam-Lemmer-Delfzijl.

Voor de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl zijn voor de komende jaren nadere afspraken gemaakt met de provincies Friesland en Groningen. Bediening van de sluizen en bruggen vindt voor het Friese deel van deze vaarweg, de komende 5 jaar plaats door de provincie. Voor het Groningse deel is een periode van 10 jaar afgesproken. De bediening van de objecten door het provinciale personeel van beide provincies vindt plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.
Na deze periodes zal Rijkswaterstaat de bediening overnemen.

De ambitie is om tot hechtere samenwerking tussen betrokken partijen te komen, waarbij een optie is, dat Rijkswaterstaat in de toekomst ook de bediening van een aantal niet-rijksvaarwegen gaat verzorgen.

De vernieuwing en eventuele bundeling van de (toekomstige) bediencentrales in Friesland en Groningen worden gezamenlijk uitgewerkt.
Doel is te komen tot een corridor gerichte benadering voor de gehele verbinding Amsterdam – Lemmer – Delfzijl.

Oost-Nederland.

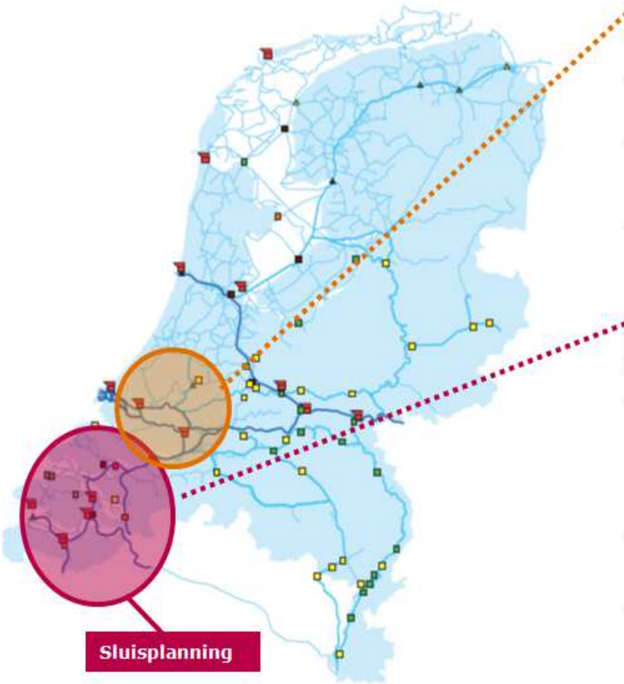


Oost Nederland (inclusief Twente kanalen en kop Overijssel)	
1	Handhaven bediening sluis Delden tot 2018, op hetzelfde niveau als sluis Eefde, op basis overeenkomst en financiële bijdrage regio. Daarna gefaseerd bedienen op afstand vanuit sluis Eefde.
2	Sluis Hengelo vraaggestuurde bediening vanuit Delden (fase 1). Vanaf 2018 bediening op afstand vanuit sluis Eefde (fase 2).
3	Ombouw complex Zwartsluis. Bediening Spooldersluis vraaggestuurd.
4	Uitwerking overeenkomst Regio en Rijk voor bediening van gemeentelijke bruggen in Zwolle en Meppel vanuit respectievelijk Spooldersluis en Meppelerdiepsluis.

In Oost Nederland is er sprake van meerdere vaarwegbeheerders. In dit geval naast Rijkswaterstaat vooral de provincies Overijssel en Drenthe en een aantal gemeenten.
Naar aanleiding van het verrichte onderzoek om het door de provincies en gemeenten gewenste serviceniveau in stand te houden of te verbeteren, is in overleg met de regio besloten om de toekomstige bediening op de Twentekanalen van de sluizen Delden en Hengelo vanuit het bediengebouw Eefde te laten plaats vinden. Door middel van een bijdrage van de regio kan de huidige bediening van de sluis Delden tot 2018 gehandhaafd blijven op hetzelfde niveau als sluis Eefde en vindt de bediening van sluis Hengelo vraaggestuurd plaats. Na deze periode is gefaseerde bediening op afstand vanuit Eefde voorzien.

Voor de Kop van Overijssel i.c. het gebied rond Zwolle – Kampen - Meppel zijn het Rijk en de regio de samenwerking aan gegaan voor de bediening van de gemeentelijke bruggen vanuit de rijks bediengebouwen. De keersluis bij Zwartsluis wordt omgebouwd tot schutsluis en van hieruit zal gefaseerd de bediening op afstand gaan plaats vinden. De Meppelerdiepsluis wordt vraaggestuurd bediend en tijdelijk zonder onderbreking/pauze in de bedientijden om de ombouw niet te beperken. De Spooldersluis wordt eveneens vraaggestuurd bediend. Rijk en regio werken een bestuursovereenkomst uit om de gemeentelijke bruggen in Zwolle vanuit de Spooldersluis te bedienen en de gemeentelijke bruggen in Meppel vanuit de Meppelerdiepsluis.
Het doel is gezamenlijk (overheden, beroeps- en recreatievaart, vervoerend en verladend bedrijfsleven) toe te werken naar een robuust bedieningsregiem in Overijssel in 2020, waarbij de bedientijden afgestemd worden met de stakeholders.

Zuid-Holland en Zeeland

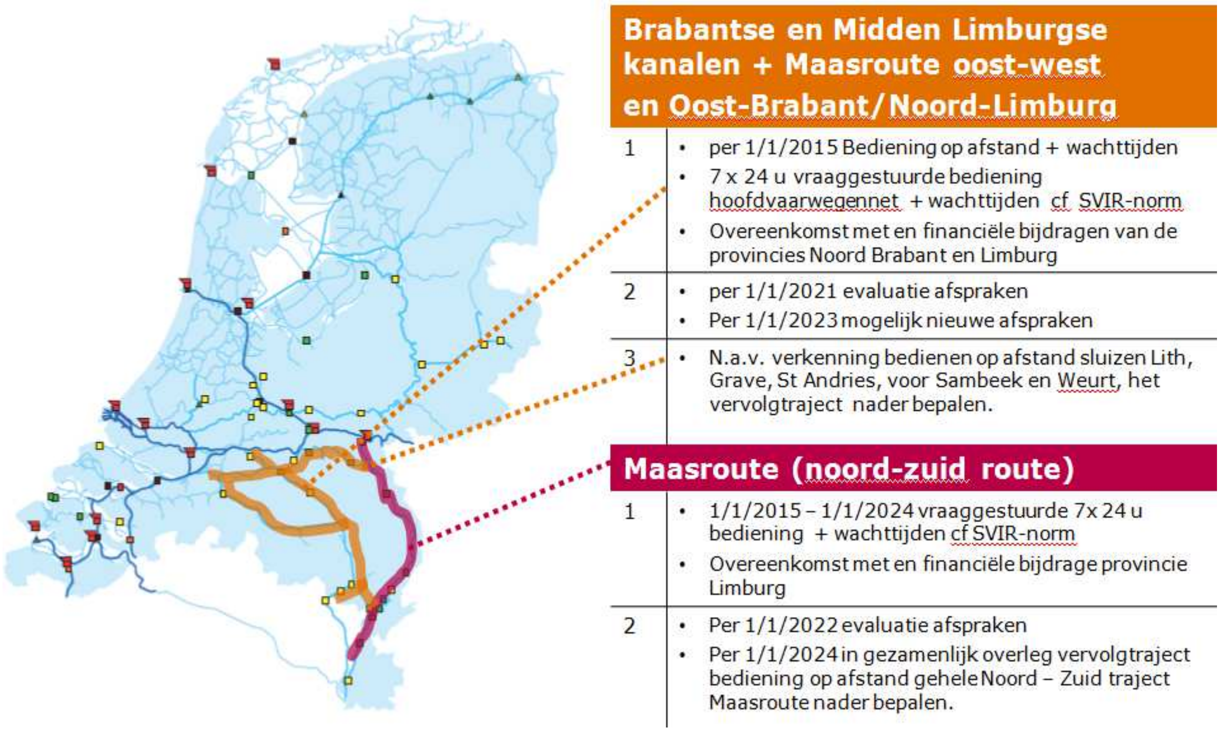


Zuid-Holland	
1	7 x 24 u bediening hoofdtransportassen
2	Onderzoek haalbaarheid toekomstig bedienen op afstand Haringvlietbrug
3	Overleg over staande mastroute, bediening sluizen Hollandse IJssel en Algerabrug (Krimpen a/d IJssel). Maatwerk oplossing
4	Kleine sluizen (Hei-, Spiering-. Otter- en Biesboschsluis) vraaggestuurde bediening met beperkte venstertijden
Zeeland	
1	7 x 24 u bediening hoofdtransportassen
2	Bediening op afstand Kreekraksluizen 2015 en sluizen Terneuzen 2016 (project MOBZ) Kleine (recreatie) sluiscomplexen 7 x 24 u bediening vraaggestuurd met mogelijk wachttijden.
3	Bediening op afstand bruggen kanaal Zuid-Beveland 2016/2017. (project MOBZ).
4	Overleg met Provincie Zeeland en gemeente Goes over verdere samenwerking om de dienstverlening en informatievoorziening te verbeteren.

Zuid-Holland.
Voor Zuid-Holland geldt dat de hoofdtransportassen naar verwachting 7 x 24 uur bediend zullen blijven worden. In het havengebied van Rotterdam is afstemming met het Havenbedrijf hierover van zelfsprekend.
Onderzocht zal worden of de Haringvlietbrug op termijn op afstand bediend kan gaan worden.
Met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Krimpen aan de IJssel vindt, mede in het licht van de afwikkeling van het autoverkeer, het containervervoer of water en afspraken over de zogenoemde staande mastroute, nader overleg plaats over de bedientijden van de Algerabrug en de sluizen in de Hollandse IJssel. De ambitie is te komen tot lokaal maatwerk.
Bij de kleinere sluiscomplexen (Hel-, Spiering-, Otter, en Biesboschsluis) wordt de vraag gestuurde bediening met beperkte bedienvensters zorgvuldig gemonitord om nauwkeurig te kunnen aansluiten op het gebruik. Daarnaast valt voor de Biesboschsluizen te overwegen een gezamenlijke verkenning te verrichten naar een mogelijke pilot in de vorm van zelfbediening door recreatievaarders of bediening door daarvoor opgeleide vrijwilligers.

Zeeland.
De sluizen en bruggen in de vaarwegen van de hoofdtransportas Rotterdam – Antwerpen en Rotterdam - Gent worden 7 x 24 uur bediend. Dit service niveau zal ook in de toekomst naar verwachting door Rijkswaterstaat en de andere vaarwegbeheerders geboden worden.
De komende jaren wordt gewerkt aan de voltooiing van het bedienen op afstand van het sluiscomplex Terneuzen en bruggen in het kanaal door Zuid-Beveland (project Modernisering Objecten Bediening Zeeland/MOBZ). De vraag gestuurde 7 x 24 uur bediening op afstand van de kleinere (recreatie) sluizen zal naar verwachting en mede afhankelijk van de vervoersvraag gecontinueerd worden, waarbij langere wachttijden niet uitgesloten kunnen worden.
Met de provincie Zeeland en de gemeente Goes wordt gekeken hoe tot verdere samenwerking gekomen kan worden om de dienstverlening en informatievoorziening voor de vaarweggebruiker te verbeteren.

Noord- Brabant en Limburg.



Voor de regio's Limburg en Brabant zijn in 2013 en 2014 langere termijn (bestuurlijke) afspraken gemaakt voor financiering en samenwerking op het gebied van bedienen van sluizen en bruggen en het te bieden service en bedienniveau op de Maasroute en de Brabantse en Midden-Limburgse kanalen vanaf januari 2015. Uitgangspunt is daarbij 7 x 24 uur bediening op de hoofdvaarwegen. Hierbij zijn ook afspraken gemaakt over een versoberd meer vraaggestuurd bedienniveau en versnelling van centrale sluisbediening, waarbij binnen de streefwaarden (maximale structurele gemiddelde wachttijd 30 minuten) uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte/ SVIR wordt gebleven.
Voor de vaarwegen in Noord-Brabant gelden deze afspraken voor een periode van 8 jaar i.c. tot en met 2022 en in Limburg voor 10 jaar i.c. tot en met 2023. Circa twee jaar voor het verstrijken van deze periodes zullen de afspraken gezamenlijk worden geëvalueerd en zullen nadere afspraken gemaakt worden voor de periode daarna.

Voor Noord-Limburg heeft een verkennend onderzoek plaats gevonden naar het bedienen op afstand van de sluizen Lith, Grave en St. Andries, alsmede de sluiscomplexen Sambeek en Weurt. Deze verkenning heeft meer duidelijkheid geboden over de (toekomstige) mogelijkheden voor bedienen op afstand en de locatie van de bediencentrale(s) voor deze complexen om optimalisatie en efficiëntie in de bediening te kunnen realiseren, maar zal op korte termijn geen vervolg krijgen gelet op de huidige haalbaarheid van de verschillende onderzochte varianten.

Landelijk overzicht situatie januari 2015

